

## Pověst motocyklu

- v roce 2000 bylo vylepšeno zadní pérování
- ochrana proti větru není z nejlepších
- v zatáčkách není moc stabilní
- z motorky nejdou skoro žádné vibrace
- přední vidlice se při brzdění hodně potápí
- na cestovní motorku má Trophy netradičně sekundární převod řetězem
- tříválc z Anglie patří k agregátům na celý život

# Anglická



**Pro většinu evropských značek je symptomatické, že postupně zanikají a opět vstávají z prachu - a to až několikrát za století. Stejnou historku si prožil i Triumph, který nejdřív Japoncům na ostrově Man trhal zadky jak na běžícím pásu a po několika letech byly jeho továrny srovnány se zemí.**



# Karosa

**N**ebýt bohatého pána jménem John Bloor, asi by se anglické stroje proháněly pouze na závodech veteránů. Jenže díky hromadě bankovek strejdy Bloora vyrostla na konci osmdesátých let v městě Hinckley továrna nová. Z té v jednadředesátém vyjela parta motocyklů, které zahájily novou éru britské značky. Mezi nimi nechyběl ani cestovní koráb Trophy, který se na světě vynořil hned ve dvou verzích, a to jako devítikilo a dvanáctistovka. V té době vyráběla továrna ročně kolem dvanácti set motorek za přispění jednadředesáti zaměstnanců.

## Hmyzí ksicht přichází

První Triumphy se exportovaly do Německa, Holandska a Austrálie, přesto první roky končily spíš velkou finanční újmou a Bloor jen snil o něčem, co by připomínalo zisk. Ale byl to „srdcař“, a tak nehodil flintu do žita a investoval do dalšího vývoje. Díky tomu se v třidředesátém začaly rámy a motory lakovat práškovou barvou, která měla v případě modelu Trophy grafitový odstín. Po dalších třech letech nastal ten správný moment na modernizační zásah a cesták vešel do boje o trh zejména s novou kapotáží. Ta si dala za cíl lépe chránit pilota před náporom větru a snížit odpor vzduchu při prorážení vzdušné zdi. Starý přední světlomet byl vyměněn za dvě lampy v chromovaných rámečcích, takže stroj dostal svůj charakteristický hmyzí výraz. Změnila se i palubka, vedle ní se objevily přhrádky a zadní partie příznivců jedné stopy usedly na dělené sedlo. Pohodlnější pozici zajistily nové stupačky, dozadu posunutá řídítka a k motocyklu se začaly standardně montovat kufrý o celkovém objemu 90 litrů.

### Orientační ceny náhradních dílů

|                     |              |
|---------------------|--------------|
| Vzduchový filtr     | 1200 Kč      |
| Blinkr přední/zadní | 1500/1500 Kč |
| Páčka brzdy         | 1600 Kč      |
| Páčka spojky        | 1600 Kč      |
| Píst                | 3000 Kč      |
| Přední blatník      | 5000 Kč      |

### Technická data

#### Triumph Trophy 900

|                 |                                                     |
|-----------------|-----------------------------------------------------|
| motor           | čtyřdobý kapalinou chlazený řadový tříválec, DOHC/4 |
| objem           | 885 cm <sup>3</sup>                                 |
| vrtání x zdvih  | 76x65mm                                             |
| výkon           | 72 kW (98 k)/9000 ot./min.                          |
| točivý moment   | 83 Nm/6500 ot./min.                                 |
| kompresní poměr | 10,6:1                                              |
| plnění motoru   | 4 karburátory Mikuni BST Ø 36 mm                    |
| startér         | elektrický                                          |
| převodovka      | šestistupňová                                       |
| brzdy           | vpředu 2 kotouče, čtyřpístkové třmeny               |
| vzadu           | 1 kotouč, jednopístkový třmen                       |
| rozvor          | 1490 mm                                             |
| výška sedla     | 780 mm                                              |
| hmotnost        | 217 kg (suchá)                                      |
| nádrž           | 25 l                                                |
| cena            | 110 - 160 tisíc Kč (r.v. 95 - 99)                   |

## Už odpočívá v pokoji

Před čtyřmi lety se vpředu uhnědilo nové plexi a továrna dospěla k názoru, že stížnosti na funkci zadního péra nejsou žádnými výkřiky zájce do tmy. Do hry tak vstoupil nový centrální, vybavený jak ovládáním předpětí, tak možností seřízení útlumu. V posledních letech se Trophy 900 žádné velké slávy netěšil. Zatímco v roce 2002 bylo v nabídce Triumphu už jen dvanáctikilo, loni se Trophy mezi britskými stroji již nezejevil a vyklidil tak hřiště pro cestovně sportovní Sprint ST. Nám se dostal „angličák“ do ruky náhodou při jednom z výletů do Chlumce a kufrý dovybavený motocykl mě svými rozměry nejdřív spíš děsil. Vedle něj ale postával stroj ještě větších rozměrů, a tak byla volba jasná, beru Triumphu.



## Dvoustovkou s plnou náloží

S poskládáním biologického obalu nemám žádný problém, ale vyměnil bych si řídítka za užší s tenkými rukojetmi. Na stroji sedím docela vysoko, což je sice super na kochání se krajinou, ale jak zafouká vítr, tak to se mnou docela mává. Po prvním rychlostním testu mi je jasné, proč hned dvakrát došlo na výměnu plexi, protože na helmě a ramena vane opravdu statečně. Maximum je někde kolem dvě stě dvaceti a ve dvou se i s naloženými kufrý nerozjede Trophy na víc než 200 km/h. Tah tříválců narůstá klidně a nejlíp jel zelený stroj mezi pěti a sedmi tisíci. Jak šly otáčky dál, síla motoru začala ochabovat, a i když jsem se předjíždět nebál, o žádný adrenalin rozhodně nešlo. Všiml jsem si i docela krátké šestky, protože ve stošedeáti točil motor sedm tisíc otáček.

## Jde rychle do kolen

Povaha tříválců je jasně cestovní

a ani hodnoty výkonu nevypovídají o tom, že by motocykl mohl někde trhat kostky. Na druhou stranu je motor výborně vyvážený a díky zapalování po 120 stupních neucítíš na cestách žádné vibrace. Pérování je hodně měkké a poznáš to jak v zatáčkách, kde je „angličák“ zhruba stejně stabilní jako surfař nacházející se na vrcholu tsunami, tak při brzdění. Aby koráb zpomalil, je potřeba za páčku vzít, čehož si bohužel všimne i vidlice, jejíž kluzáky okamžitě zaběhnou do trubek se stejnou vervou jako japonský kamikadze útočící na americké plavidlo. Když si ale poradíš s podvozkem, budeš mít příjemnou cestovní mašinu, která sice není tak vychytaná jako Japonci, ale na druhou stranu je ojedinělá a v tradiční zelené barvě vypadá dost anglicky.

### Servisní údaje

Na cestovní motorku má Trophy netradičně sekundární převod řetězem, který tě bude na dlouhých výletech asi prudit nutností mazat. Naštěstí ale v Hinckley nezapomněli na centrální stojan, takže tě sprchování řetězu bude sice prudit dál, ale ne tolik. Tříválců z Anglie patří k agregátům na celý život, a to hlavně díky své robustnosti a nepřehnanému výkonu. Zásadou tak je měnit po deseti tisících olej s filtrem, po dvaceti svíčky a po třiceti zkontrolovat ventily.